



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

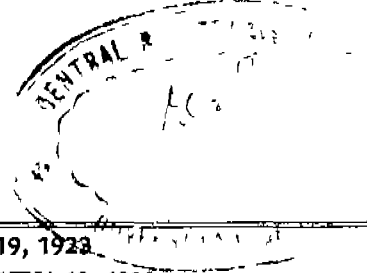
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 280]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, अक्टूबर 11, 2001/आश्विन 19, 1923

No. 280]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 11, 2001/ASVINA 19, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 11 अक्टूबर, 2001

सं. टीएएमपी/86/2000-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कांडला पत्तन न्यास में पारगमन शेड में गोहूँ के आटे के भंडारण पर विलंब-शुल्क लगाने से संबंधित मै. कृष्णा क्लीयरिंग एजेंसी के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

सं. टीएएमपी/86/2000-केपीटी

मै0 कृष्णा क्लीयरिंग एजेंसी

..... आयेदक

बनाम

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

..... प्रत्यर्था

आदेश

(सितंबर, 2001 के 20 वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में पारगमन शेड में उसके गोहूँ के आटे के भंडारण पर विलंब-शुल्क लगाने के बारे में मै0 कृष्णा क्लीयरिंग एजेंसी (केसीए) द्वारा दिए गए अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. केसीए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) गोहूँ के आटे का संपूर्ण कार्गो एक जहाज नामांकित कर लदाई के आशय से (अप्रैल, 1996 में) पत्तन के अंदर लाया गया था, बाद में इस जहाज को निकाल दिया गया क्योंकि उसके स्वामी मै0 इक्लेक्ट्रिक एक्सपोर्ट्स लिमिटेड सरकारी योजना में परिवर्तन होने से भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) द्वारा आटा मिलों को गोहूँ की आपूर्ति स्थगित कर दिए जाने के कारण अपेक्षित मात्रा नहीं दे सके।

- (ii) पत्तन में बिना लदाई के छोड़ दिए गए इस कार्गो को शेड-विलंब-शुल्क पर आगे होने वाले खर्च को वहन करके पत्तन में तैयार छोटे उपलब्ध पार्सल के वहन के लिए उपयुक्त संभरक जलयान की आशा से पत्तन के अंदर रखा गया था। कार्गो के लम्बी अवधि तक भंडारण के कारण, मानसून और चक्रवाती मौसम के दौरान कार्गो को नुकसान पहुंचा। निर्यात योग्य बनाने के लिए पत्तन की अनुमति से पुनः कार्यवाही करने के लिए कार्गो का एक हिस्सा पत्तन क्षेत्र से हटा दिया गया था।
- (iii) सरकार की संशोधित नीति के मद्देनजर एफसीआई से अपेक्षित आंशिक कार्गो के साथ उस कार्गो को लदाई के लिए दुबारा तैयार किए जाने के समय तक संगत क्रेडिट पत्र (एल/सी) निष्प्रावी हो गया था।
- (iv) भारी वित्तीय नुकसान उठाने के बावजूद मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लि0 ने अंततः 20 सितंबर, 1996 को संपूर्ण कार्गो के निर्यात का प्रबंध कर दिया और इस प्रकार अपने निर्यात दायित्व को पूरा किया।
- (v) बार-बार अनुरोध करने के बावजूद ने पार्टी द्वारा अपने निर्यात दायित्व को पूरा करने के सभी प्रयत्न करने के बावजूद केपीटी ने अपनी दरों के मान के उपबंधों के अनुसार विलंब-शुल्क में छूट नहीं दी थी।

3.1. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, केसीए के अभ्यावेदन की प्रति कांडला पत्तन न्यास और सभी संबंध प्रयोक्ता संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

- (i) केसीए ने मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लि0 के लिए 50 कि0ग्रा0 यंत्रण के गेहूँ के आटे के 30030 बैग 22 अप्रैल, 1996 से 7 जून, 1996 तक की अवधि के लिए और 18980 बैग 12 जून, 1996 से 4 जुलाई, 1996 तक की अवधि के लिए पारगमन शेड के अंदर एम.वी. जयपुर जलयान पर, बाद में बदलकर एम.वी. हुआ-चुआन जलयान पर लदाई के लिए स्टोर किए थे। सरकारी नीति में परिवर्तन के कारण लदाई वापस ले ली गई थी।
- (ii) पत्तन क्षेत्र में भंडारण स्थान की भारी कमी होने के कारण पारगमन क्षेत्र अथवा किराये पर लिए गए गोदाम में से किसी में भी कार्गो को पुनः सांथित करने की अनुमति नहीं दी गई थी। इस कार्गो को मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लि0 द्वारा अस्थायी/बंद कार्गो के सर्वेक्षण पर (अर्थात् 15 दिन की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो पर लागू 50% छूट के आधार पर परिकल्पित) विलंब भाड़े का भुगतान करके पत्तन क्षेत्र से हटाया गया था।
- (iii) पुनः सांथित कार्गो नया नौवहन बिल प्रस्तुत करने के पश्चात मै0 राजा रानी एक्सपोर्ट्स लि0 और मै0 यूनाइटेड ल्यूम्बर्स को स्थानांतरित कर एम.वी. वीको जलयान पर लाद दिया गया था। एम.वी. हुआ-चुआन के नाम से बना 2 मई, 1996 का नौवहन बिल 6 सितंबर, 1996 को रद्द कर दिया गया था।
- (iv) पक्ष से प्राप्त अभ्यावेदन की गहन जाँच की गई और निम्नलिखित कारणों से खेद व्यक्त करने का उत्तर भेजा गया था :-
 - (क) जो कार्गो एम.वी. जयपुर जलयान पर लदाई के लिए लाया गया था वह पत्तन क्षेत्र से वापस ले लिया गया था और नौवहन बिल भी बाद में रद्द कर दिया गया था; इसलिए इस कार्गो के मामले में किए गए सभी लेनदेन बंद मान लिए गए थे।
 - (ख) नया नौवहन बिल और एम.वी. वीको जलयान पर लदाई के लिए पत्तन क्षेत्र से कार्गो के आगमन को नए प्रेषित माल के रूप में माना गया था।
 - (ग) पत्तन क्षेत्रों से अंतरण के पश्चात कार्गो मै0 राजा रानी एक्सपोर्ट्स लि0 और मै0 यूनाइटेड ल्यूम्बर्स में बराबर-बराबर स्थानांतरित कर दिया गया था। मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लि0 ने भी 1997 में अपना व्यापार बंद कर दिया था और मै0 कोमोडिटीज़ एक्सचेंज कॉर्पोरेशन लि0, नामक नई कंपनी स्थापित कर ली थी। ऐसी स्थिति में, निःशुल्क अवधि बढ़ाकर 30 दिन करने और विलंब-शुल्क में कोई छूट प्रदान करने के मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लि0 के तर्क पर विचार नहीं किया जा सकता।

गांधीधाम चैम्बर ऑफ़ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (जीसीसीआई)

- (i) गेहूँ के आटे के बारे में विलंब-शुल्क प्रभारों का यह पुराना मामला है। कार्गो एम.वी. 'हुआ-चुआन' जलयान में लदाई के लिए पत्तन के अंदर लाया गया था, जिसे सरकार की नीति में परिवर्तन के कारण, अंततः वापस ले लिया गया था क्योंकि अब एफसीआई बकाया मात्रा की आपूर्ति नहीं कर सकता था।

- (ii) मामले पर पुनर्विचार करने और रविवार/अवकाश दिवसों को छोड़कर 30 दिन की निःशुल्क अवधि देने तथा उनके नियंत्रण से बाहर की परिस्थितियों के कारण पतन में रोके गए कार्गो के कारण हुए विलंब को माफ करने एवं 46,24,690/- रुपये के विलंब-शुल्क प्रभारों में छूट देने का अनुरोध करते हुए इस मामले को पहले भी अध्यक्ष (केपीटी) के समक्ष रखा गया था।

कांडला कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (केसीएचएए)

- (i) केपीटी को इस मामले की विशिष्टता और वर्तमान मामले में निर्यातक को हुई समस्याओं की सच्चाई की जाँच अवश्य करनी चाहिए।
- (ii) केपीटी ने सितंबर, 1996 से इस विषय-वस्तु पर अपने किसी निर्णय को संबद्ध पक्षों को संप्रेषित करने के बारे में सोचा भी नहीं। यह क्षमायोग्य नहीं है।
- (iii) केपीटी को यह सुनिश्चित करने के लिए दरों के मान की व्यावहारिक रूप में व्याख्या करनी चाहिए कि किसी निर्यातक और/अथवा उसके एजेंट को अनावश्यक कठिनाई न हो और वित्तीय नुकसान भी न हो, जैसा वर्तमान मामले में हो रहा है।

3.2. कांडला पतन स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।

4. केपीटी और पतन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की प्रति प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में केसीए को भेजी गई थी।

5.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 12 अप्रैल, 2001 को केपीटी परिसर में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-
श्री कृष्णा क्लीयरिंग एजेंसी (केसीए)

- (i) हम केपीटी से लगातार अपील कर रहे थे। उन्होंने हमारी अपील बिल्कुल नहीं सुनी।
- (ii) हमने लिखित निवेदन दिया था। सभी दस्तावेजों से स्पष्ट है कि कार्गो वही था।
- (iii) केपीटी को ऐसे ही अन्य मामलों में छूट दी गई है। हमारे साथ भेदभाव क्यों किया जा रहा है?
- (iv) यदि इसे वही कार्गो माना जाता है तो छूट के लिए हमारा दावा मजबूत हो जाएगा।
- (v) हम ऐसे मामलों की सूची दे सकते हैं जिनमें समान परिस्थितियों के अंतर्गत केपीटी के न्यासी बोर्ड ने छूट दी थी।

कांडला पतन न्यास (केपीटी)

- (i) उन्हें 7000 मी.ट. गोहूँ के आटे का निर्यात करना था। वे संपूर्ण कार्गो को इकट्ठा नहीं कर सके। इसलिए, जलयान बिना कार्गो के चला गया।
- (ii) हो सकता है एफसीआई ने अपनी प्रणाली बदली हो; परंतु केपीटी का उससे कोई संबंध नहीं है।
- (iii) उन्होंने सफाई के लिए और अलग-अलग करने के लिए कार्गो घांपस लिया था। इस अवधि में उन्हें सभी उपलब्ध लाम दिए गए थे और केवल विलंब-शुल्क ही वसूल किया गया था।
- (iv) अंतिम निर्यात मिश्र-मिश्र पक्षों के साथ मिश्र-मिश्र लेनदेन था। यदि इसे समान लेनदेन मान भी लिया जाए तो भी कोई विशेष लाम प्रोद्भूत नहीं होता। 46 लाख रुपये का विलंब-शुल्क कम नहीं होगा।
- (v) इस बात से कि पतन उन्हें कोई स्थान आबंटित नहीं कर सका, कोई फर्क नहीं पड़ता। इस मामले को पतन से उसी कार्गो के निर्यात के रूप में माना गया है और सभी स्वीकार्य लाम दिए गए हैं।

कांडला कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (केसीएचएए)

- (i) हमने अपना प्रत्युत्तर 4 जनवरी, 2001 के पत्र द्वारा दे दिया था। कृपया उसे ध्यान में रखा जाए।
- (ii) निर्यातक की सदाशयता स्पष्ट है। उन्हें कार्गो बाहर ले जाना ही था क्योंकि केपीटी उन्हें स्थान आबंटित नहीं कर सका था।

5.2. केसीए ने इस संबंध में सभी उपयुक्त दस्तावेजों की प्रतियों के साथ गोहूँ के आटे के निर्यात से संबंधित घटनाओं का काल-क्रम देते हुए एक लिखित निवेदन दाखिल किया है।

5.3. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि केसीए उन मामलों के बारे में सूचना तैयार करेगा जिनमें समान परिस्थितियों के अंतर्गत केपीटी के न्यासी बोर्ड ने छूट दी थी। केपीटी को इस प्रकार के मामलों को पहले किस प्रकार निपटाया गया था, इस पर एक टिप्पणी देने को कहा गया था; और यदि जैसा केसीए ने कहा है, ये मामले एक जैसे थे तो केपीटी को केसीए के साथ भिन्न व्यवहार करने के कारणों को स्पष्ट करना होगा।

6. केपीटी ने सूचित किया है कि केसीए का मामला केपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा विलंब-शुल्क प्रमारों में छूट पर विचार किए गए मै0 लीलाधर पासू फॉरवर्ड्स के दो मामलों से संबंधित था, जोकि केसीए के इस मामले के समान नहीं हैं। इन मामलों का सार निम्नलिखित है :-

- (i) मै0 लीलाधर पासू फॉरवर्ड्स ने मै0 सतनाम ओवरसीज़ लि0 की ओर से मई, 1997 में जिद्दाह में भेजने के लिए 18 अप्रैल, 1997 से 2 मई, 1997 के बीच की अवधि के लिए पारगमन शेड में 3000 टन बासमती चावल स्टोर किया था, जिसे सितंबर, 1997 में भेजा जा सका। माल के प्रेषण में देरी विदेशी खरीदार द्वारा अपनी मौखिक और लिखित पुष्टि के बावजूद साख पत्र (एल/सी) न खोलने के कारण हुई थी; और इसीलिए 87 लाख रुपए का विलंब-शुल्क पक्ष से लिया गया था। यदि पक्ष ने अंतरण खाते से किराये खाते में कार्गो हटाया होता तो यह केवल 1.36 लाख रुपए होता। इस मामले पर केपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा विचार किया गया और निर्यात कार्गो को कुछ रियायतें बढ़ाने के लिए एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अंतर्गत मामले की जाँच करने के लिए सरकार की सलाह पर प्रोद्भूत विलंब-शुल्क प्रमारों के 80% की छूट देने का निर्णय लिया गया।
- (ii) दूसरे मामले में, मै0 लीलाधर पासू फॉरवर्ड्स ने 23 मई, 1996 को एमवी हारमोनी बी और 30 मई, 1996 को एम.वी. केप्टन के जलयान में नौभरण किया था, जिसमें से कुछ कार्गो बंद था, जिसका एक हिस्सा किराया शर्तों पर गोदाम में और बकाया अंतरण शर्तों पर पारगमन शेड में रखा गया था। गोदाम में रखा कार्गो 14 जून, 1996 को निकाला गया था। बकाया कार्गो के संबंध में पोतवणिक ने कस्टम अनुमति सहित सभी संबंधित दस्तावेज़ प्रस्तुत किए थे; परंतु यातायात प्रबंधक के कार्यालय में अनुमति देने में एक माह से अधिक विलंब किया गया था, जिसके कारण भारी मात्रा में विलंब-शुल्क राशि प्रोद्भूत हुई। न्यासी बोर्ड ने सरकार के 24 जनवरी, 1992 के पत्र सं. पीआर-14013/23/89-पीजी द्वारा निर्धारित मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर जिनमें पतन द्वारा समय पर सामान नहीं सौंपने की स्थिति में विलंब-शुल्क प्रमारों में छूट पर प्रतिफल का उल्लेख किया गया है, 80% विलंब-शुल्क प्रमार राशि भेजी।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना और संयुक्त सुनवाई में पहले दिए गए तर्कों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) (क) यह मामला कांडला में मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लिमिटेड की ओर से कार्य कर रही निकासी, अग्रेषण और शिपिंग एजेंट कम्पनी मै0 कृष्णा क्लीयरिंग एजेंसी (केसीए) द्वारा दाखिल याचिका से उद्भूत हुआ है।
- (ख) यह मामला वर्ष 1996 से संबंधित है। याचिकादाता मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्ट्स लिमिटेड के निर्यात कार्गो का (अर्थात् गेहूँ का आटा) प्रहस्तन कर रहा था। कुछ समस्याओं के कारण, निर्यात नहीं किए गए कार्गो पर विलंब-शुल्क की वसूली के कारण निर्यात नहीं किया जा सका। यह मामला इस विलंब-शुल्क की वसूली और निर्यात कार्गो के लिए उपलब्ध रियायतों के बारे में भी है।
- (ii) याचिका के आधार निम्नलिखित है :-
 - (क) याचिकादाता को इस धूक के लिए दोषी नहीं ठहराया गया था। तीसरे पक्ष की कार्यवाहियों/निष्क्रियताओं के कारण निर्यात में समस्याएँ आई थीं।
 - (ख) जिन निर्यातों के लिए इस मामले में अनुचित रूप से मना कर दिया गया था उनको प्रोत्साहित करने के लिए दर्शाए गए विशेष प्रतिलाभ (उदाहरणार्थ, अतिरिक्त निःशुल्क समय देना और विलंब-शुल्क में 50% की छूट)।
 - (ग) इस बात के महत्व को कि (समान) कार्गो वास्तव में बाद में निर्यात किया गया था, नकार दिया गया है।
 - (घ) पूर्व अवसरों पर ऐसी ही परिस्थितियों में प्रभावित पक्षों को छूट के माध्यम से दी गई राहत के लिए भेदभावपूर्ण ढंग से इस मामले में मना कर दिया गया।
- (iii) याचिकादाता को लगभग 7,000 मी.ट. गेहूँ का आटा निर्यात करना था। उन्होंने लगभग 2,500 मी.ट. एकत्र किया था। आटा मिलों को एफसीआई द्वारा गेहूँ की आपूर्ति रोकने की सरकारी नीति में परिवर्तन के कारण बकाया मात्रा एकत्र नहीं की जा सकी। परिणामस्वरूप, नौभरण नहीं किया गया। याचिकादाता का यह दावा है कि इस प्रकार संपूर्ण दोष सरकार और एफसीआई का है, और इस परिस्थिति में उन्हें दंडित करना अनुचित होगा।

- किसी पत्तन न्यास के विरुद्ध किसी दावे के समर्थन में ऐसे असंबद्ध कारक को उद्धृत करना किसी निर्यातक के लिए उचित नहीं है। भले ही यह सत्य हो कि निर्यातक को गेहूँ की आपूर्ति में हस्तक्षेप करने वाली सरकारी नीति में परिवर्तन करने की आवश्यकता थी, तो भी इसे निर्यातक के समक्ष आए तर्कसंगत व्यापार जोखिम के रूप में देखा जाना चाहिए; इसे इस तर्क के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए कि पत्तन न्यास को परिणामिक संकटों का सामना करना पड़ेगा। क्योंकि यदि ऐसा होता है तो याचिकादाता ऐसे व्यापार जोखिमों और अन्य संभाव्य घटनाओं से स्वयं को पूरी तरह से सुरक्षित नहीं कर सकता। इस मामले के शासी कुछ और संगत तथ्यों से कम की पुनर्गणना से याचिकादाता के निष्पादन में कमियों पर अधिक प्रकाश पड़ेगा।
- (iv) इस मामले के शासी तथ्यों के निम्नलिखित अनुक्रम को अधिक सार्थक रूप में देखा जा सकता है :-
- (क) नौद्यालन अनुसूची की कोई स्थिरता नहीं थी। वास्तव में नौमरण एम.वी. जयपुर पर किया जाना था; परंतु बाद में इसे एम.वी. हुआ-छुआन में बदल दिया गया।
 - (ख) तीन माह (अप्रैल 96 - जुलाई 96) के दौरान भी याचिकादाता अपेक्षित 7,000 मी.ट. कार्गो में से केवल लगभग 2,500 मी.ट. कार्गो ही एकत्र कर सका था।
 - (ग) वैकल्पिक व्यवस्थाओं का प्रयोग करने के लिए मरसक प्रयास करने के स्थान पर कार्गो को पत्तन क्षेत्र में पड़े रहने और मानसून के मौसम में नष्ट हो जाने दिया गया।
 - (घ) नष्ट हुए कार्गो को निर्यात योग्य बनाने के लिए पुनः साधित बनाने हेतु पत्तन क्षेत्र से बाहर लाया गया था।
 - (ङ) इसी बीच, लेनदेन से संबंधित क्रेडिट पत्र अप्रभावी हो गया था।
 - (च) हालांकि कार्गो पुनः साधित बनाया गया था फिर भी याचिकादाता ने इसे मै0 यूनाइटेड ल्यूम्बर्स को स्थानांतरित कर दिया था।
 - (छ) इस परिस्थिति में, एम.वी. हुआ-छुआन नाम से शिपिंग बिल (दिनांक 2 मई, 1996) 6 सितंबर, 1996 को रद्द कर दिया गया था।
 - (ज) जब पुनः साधित कार्गो निर्यात के लिए दुबारा इस पत्तन में लाया गया था तो केपीटी ने इसे नए शिपिंग बिल में शामिल कर नया प्रेषित माल माना था।
 - (झ) अंततः निर्यातक मै0 इक्लेक्टिक एक्सपोर्टर्स ने अपना व्यापार बंद कर मै0 कोमोडीटिज़ एक्सचेंज कॉर्पोरेशन नाम से दूसरी कम्पनी स्थापित कर ली थी।
- (v) याचिकादाता ने यह आरोप लगाते हुए एक बार दुबारा इन सब का दोष पत्तन पर डालने का प्रयास किया है कि पत्तन क्षेत्र के अंदर कार्गो को पुनः साधित करने की अनुमति नहीं देने से पत्तन क्षेत्र से इसकी (जबरदस्ती) निकासी और सभी परिणामिक जटिलताएँ आई हैं। निःसंदेह यह किसी निर्यातक द्वारा लिया जाने वाला सर्वाधिक आसाधारण निर्णय है। जैसा कि केपीटी ने तर्क दिया है, पत्तन के अंदर निर्यात योग्य कार्गो के लिए भी भंडारण स्थान की अत्यंत कमी थी; ऐसी स्थिति में, पत्तन क्षेत्र के अंदर नष्ट हुए कार्गो को पुनः साधित करने की अनुमति देना पत्तन की होशियारी नहीं थी। इस संदर्भ में यह भी स्वीकार करना होगा कि किसी भी मामले में पत्तन क्षेत्र का संसाधन गतिविधियों के लिए नहीं है।
- इस परिस्थिति में कार्गो की निकासी अपरिहार्य थी। और, 'अस्थीकार्य/बंद' कार्गो के रूप में इसकी घोषणा केपीटी द्वारा किए गए मूल लेनदेन के 'समापन' का स्वाभाविक परिणाम थी।
- (vi) जब पुनः साधित कार्गो को पत्तन में पुनः लाया गया तो इसे स्वाभाविक रूप से नए शिपिंग बिल के अंतर्गत नया प्रेषित माल माना गया था। याचिकादाता ने दावा किया है कि यह अनुचित था, क्योंकि कार्गो एकदम वही था। यह दावा केवल इस कारण से मान्य नहीं है कि कार्गो दूसरे पक्ष को स्थानांतरित कर दिया गया था और लेनदेन से संबंधित सभी दस्तावेज़ भी बदल दिए गए थे। सत्य यह है कि प्रथम प्रेषित माल निर्यात नहीं किया गया था।
- संयोगवश, जैसा कि केपीटी द्वारा सही जोर दिया गया है, यदि कार्गो को वही मान भी लिया जाए तो भी इससे याचिकादाता को कोई विशेष लाभ नहीं मिलेगा; विलंब-शुल्क तब भी वही रहेगा।
- इस संबंध में उल्लेखनीय है कि इस तथ्य के होते हुए भी कि कार्गो पुनः साधित करने के लिए पत्तन क्षेत्र से बाहर लाया गया था, केपीटी इसे निर्यात कार्गो मानता रहा है और उपलब्ध लाभ अर्थात् निर्यात के लिए 'निःशुल्क अयधि' और निर्यात कार्गो पर लागू विलंब-शुल्क में 50% छूट देता रहा है।
- (vii) संपूर्ण मामले को बिना किसी हस्तक्षेप के एक लेनदेन मानने से याचिकादाता के छूट के दावे के लिए कुछ उलझन पैदा हो सकती है; अनुरोध अधिक तर्कसंगत हो सकता है; परंतु यह मामला पूरी तरह से न्यासी बोर्ड के विवेकाधिकार में

3232 41/2001-2

- है। इस प्राधिकरण के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत न्यासी बोर्ड के परिप्रेक्ष्य में मामले पर निर्णय देना समभव (अथवा न ही उपयुक्त) नहीं होगा।
- (viii) जीसीसीआई और केसीएचए ने 'परिस्थितियाँ केसीए के नियंत्रण के बाहर हैं', 'मामले की विशेषताएँ', 'निर्यात की समस्याओं की सच्चाई' आदि टिप्पणियों के साथ याचिकादाता के मामले का जोरदार समर्थन किया है। हालांकि यह सब वास्तव में सही हो सकता है, जैसा कि इस विश्लेषण में पहले उद्धृत किया गया है, परंतु ये तर्क केपीटी के विचारों से मेल नहीं खाते। केपीटी सरकार से कोई अनुदान नहीं लेता; इससे वित्तीय रूप से आत्मनिर्भर होने की अपेक्षा की जाती है। इसलिए, यह आयातकों/निर्यातकों की व्यापार समस्याओं के कारण होने वाले अपने तर्कसंगत राजस्व अर्जन के नुकसान को वहन नहीं कर सकता।
- (ix) याचिकादाता ने भेदभावपूर्ण व्यवहार का आरोप लगाने के लिए दो पूर्व मामलों को उद्धृत किया है। जैसा कि केपीटी द्वारा दिए गए तथ्यों से देखा जा सकता है [कृपया उपर्युक्त पैरा 6 देखें], एम.वी. हनी बी और एम.वी. केप्टन के जलयानों से संबंधित मामले में मैओ लीलाधर पासू फॉरवर्ड्स के नाम दिखाया गया प्रतिफल यातायात प्रबंधक के कार्यालय द्वारा विलंब किए जाने के कारण था। ऐसी स्थिति में, याचिकादाता इस प्रकार के पूर्व निर्णय उद्धरित करके कोई लाभ प्राप्त नहीं कर सकता।

दूसरे मामले में मैओ लीलाधर पासू फॉरवर्ड्स ने मैओ सतनाम ओवरसीज़ लिमिटेड की ओर से कार्य किया था, उसमें केपीटी ने छूट देने के लिए विशेष प्रतिफल दर्शाया था। केपीटी ने विशेष प्रतिफल के कारण के रूप में केवल 'सरकार की सलाह' को उद्धृत किया है। केपीटी के इस प्रत्युत्तर को अधिक प्रमाणी नहीं कहा जा सकता क्योंकि यह भी किसी तीसरे पक्ष की अनुशासनहीनता के कारण निर्यात में हुए विलंब का मामला था, जो तर्कसंगत राजस्व अर्जन को समाप्त करने की पत्तन की किसी माँग के औचित्य को सिद्ध नहीं कर सकता। इस स्थिति में, याचिकादाता की वास्तविक शिकायत हो सकती है कि उसके मामले में छूट देने के लिए समान मानक लागू नहीं किए जा रहे हैं।

जो भी हो, छूट देना पूर्णतः न्यासी बोर्ड का विवेकाधिकार है; यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय के लिए नहीं है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत मनमाने (अभिकथित) आदेशों से असंतुष्ट पक्षों को उपयुक्त न्यायालय में जाना चाहिए। इस बारे में न तो यह प्राधिकरण कुछ कर सकता है और न ही इसे इस प्राधिकरण से प्रशुल्कों में रियायतें प्राप्त करने के लिए पूर्व निर्णय के रूप में उद्धृत किया जा सकता है।

8. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण को मैओ कृष्णा क्लीयरिंग एजेंसी की याचिका में कोई महत्वपूर्ण बात दिखाई नहीं देती और तदनुसार इसे रद्द किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 11th October, 2001

No. TAMP/86/2000-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation of M/s Krishna Clearing Agency relating to imposition of demurrage on storage of wheat flour at Transit shed at the Kandla Port Trust as in the Order appended hereto

SCHEDULE

Case No. TAMP/86/2000-KPT

M/s. Krishna Clearing Agency

Applicant

V/s.

The Kandla Port Trust

Respondent

ORDER

(Passed on this 20th day of September 2001)

This case relates to a representation made by M/s. Krishna Clearing Agency (KCA) against imposition of demurrage charges on their storage of wheat flour at Transit Shed at the Kandla Port Trust (KPT).

2. The KCA has made the following points in its representation:

- (i). The entire cargo of wheat flour was brought inside (April 96) the Port with the sole intention of shipment by nominating a ship which was withdrawn, as its principals, M/s. Eclectic Exports Limited could not offer the required quantity due to suspension of wheat supply to the flour mills by the Food Corporation of India (FCI) following a change in the Government policy.
- (ii). The cargo, thus left over in the Port as unshipped, was kept inside the port with an expectation of a suitable feeder vessel to carry even the smaller available parcel ready in the port by incurring further expenditure on the shed-demurrage. Due to storage of cargo for a longer period, the cargo was damaged during the monsoon and cyclonic weather. A part of the cargo was removed out of the port area for re-processing with port's permission to make it export worthy.
- (iii). By the time the cargo was made again ready for shipment together with the part cargo, which was expected from the FCI godowns in view of the modified policy of the Government, the relevant letter of credit (L/C) had become inactive.
- (iv). Despite suffering heavy financial losses, M/s. Eclectic Exports Ltd., finally managed to export the entire cargo on 20 September 96 thereby fulfilling their export obligation.
- (v). In spite of repeated requests, the KPT did not grant waiver of demurrage as per the provisions of its Scale of Rates in spite of the party making all-out efforts to fulfil its export obligation.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the representation of the KCA was forwarded to the Kandla Port Trust and all the concerned user-organisations for comments. The comments received are summarised below:

Kandla Port Trust (KPT)

- (i). The KCA had, on account of M/s. Eclectic Exports Ltd., stored a quantity of 30030 bags and 18980 bags of wheat flour each weighing 50 Kg. inside the Transit Shed for a period from 22 April 1996 to 7 June 1996 and 12 June 1996 to 4 July 1996 respectively for shipment against the vessel M.V. JAIPUR, later on amended to M.V. HUA-CHUAN. The shipment was withdrawn due to change in the Government policy.
- (ii). Due to acute shortage of storage space in the Port area the cargo was not allowed to be reprocessed either at the Transit Area or at the rented godown, and was removed by the M/s. Eclectic Exports Ltd., from the Port area by making payment of

the demurrage charge on survey rejected / shut-out cargo (i.e., calculated on the basis of 15 days free period and 50% rebate as applicable to export cargo).

- (iii). The reprocessed cargo was transferred to M/s. Raja Rani Exports Ltd., and M/s. United Lumbers and loaded on vessel M.V. VICKO after filing fresh shipping bill. The shipping bill dated 2 May 96 in the name of M.V. HUA-CHUAN was cancelled on 6 September 96.
- (iv). The representation received from the party was examined in depth and a regret reply was sent for the following reasons:
 - (a). The cargo which was brought to be loaded on vessel M.V. JAIPUR was taken out of the Port area, and the shipping bill was also later on cancelled; therefore, all the transactions in respect of the cargo were treated as closed.
 - (b). The fresh shipping bill and the arrival of the cargo from out of the Port area to load on the vessel M.V. VICKO was treated as a fresh consignment.
 - (c). The cargo after shifting from the Port areas was transferred to M/s. Raja Rani Exports Ltd., and M/s. United Lumbers in part. Also, M/s. Eclectic Exports Ltd., had closed their business during 1997 and established a new company called M/s. Commodities Exchange Corporation Ltd., New Delhi. That being so, the argument of M/s. Eclectic Exports Ltd., to extend the free period of 30 days or grant of any waiver of demurrage could not be entertained.

Gandhidham Chamber of Commerce & Industry (GCCI)

- (i). This is an old case of demurrage charges in respect of wheat flour. The cargo was brought inside the Port for shipment per M.V. 'HUA-CHUAN' which was ultimately withdrawn due to change of Government policy as the FCI could not supply the remaining quantity.
- (ii). The matter has already been taken up with the Chairman (KPT) requesting him to re-consider the matter and grant 30 days free period excluding Sunday/holidays and condone the delay caused for the cargo detained in the Port due to the circumstances beyond their control and to waive the demurrage charges amounting to Rs.46,24,690/-.

Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)

- (i). The KPT must go into the merit of the case and the genuineness of the problems which the exporter faced in the instant case.
- (ii). The KPT has since September 1996 did not even think it fit to communicate any of its decisions on the subject matter to the parties concerned which is inexcusable.
- (iii). The KPT shall interpret the Scale of Rates in a practical manner so as to ensure that no exporter and / or its agent is put through unnecessary hardship and financial losses as is happening in the instant case.

3.2. The Kandla Port Steamship Agents' Association has not sent any comments.

4. A copy each of the comments received from the KPT and the representative bodies of port users was sent to the KCA as feed back information.

5.1. A joint hearing in this case was held on 12 April 2001 at the KPT premises. At the joint hearing the following submissions were made:

M/s. Krishna Clearing Agency (KCA)

- (i). We had continuously been appealing to the KPT. They have not heard our plea at all.
- (ii). We have given a written submission. All documents are there to show that the cargo was the same.
- (iii). The KPT has given waiver in other similar cases. Why discriminate against us?
- (iv). If it is treated as the same cargo, our claim for remission will be enhanced.
- (v). We will give a list of cases where, under similar circumstances, the Board of Trustees of the KPT had given remissions.

The Kandla Port Trust (KPT)

- (i). They were to export 7000 MT of wheat flour. They could not assemble the entire cargo. The vessel, therefore, left without the cargo.
- (ii). May be, the FCI had changed its system; but, the KPT is not concerned with that.
- (iii). They took back the cargo for cleaning and reaggregation. For this period they were given all available benefits and, were charged only the demurrage leviable.
- (iv). The final export was a different transaction involving different parties. Even if it is treated as the same transaction, there is no particular benefit to accrue. The demurrage of Rs.46 lakhs would not go down.
- (v). The fact that the Port could not allot them space does not make any difference. This case has been treated as export of the same cargo from inside the port and all the benefits admissible have been given.

The Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)

- (i). We have given our response vide our letter dated 4 January 2001. Please take that into account.
- (ii). The bona fides of the exporter are clear. They had to take the cargo out because the KPT could not allot them space.

5.2. The KCA filed a written submission giving the chronology of the events relating to the export of the wheat flour along with the copies of all the relevant documents in this regard.

5.3. At the joint hearing it was decided that the KCA would furnish the information about the cases in which, under similar circumstances, the Board of Trustees of the KPT had given remissions. The KPT had been required to give a note on how the similar cases were dealt with earlier; and, if, as alleged by the KCA, there were a comparative cases, then the KPT might explain the reasons for giving differential treatment to the KCA.

6. The KPT has informed that the KCA's reference was relating to the two cases of M/s. Liladhar Pasoo Forwarders, considered for remission of demurrage charges by the Board of the KPT, which are not similar to the case of the KCA in reference. The gist of these cases is as follows:

- (i). M/s. Liladhar Pasoo Forwarders had on behalf of M/s. Satnam Overseas Limited had stored a quantity of 3000 tonnes of Basmati rice in the transit shed for the period between 18 April 1997 to 2 May 1997 for shipment to Jeddah in May 1997, which could take place only in September 1997. The consignment was delayed an

323261/2001-3

account of non-opening of L/C by the foreign buyer despite its verbal and written confirmation; and, hence, the demurrages to the extent of Rs.87 lakhs was accrued to the party, which would have been to the extent of Rs.1.36 lakhs only had the party removed the cargo from transit-account to rental- account. This case was considered by the Board of Trustees of the KPT and it was decided to waive 80% of the demurrage charges accrued on the advice of the Government to examine the case under Section 53 of the MPT Act, 1963 for extending some concession to the export cargo.

- (ii). In the other case, M/s. Liladhar Pasoo Forwarders made a shipment of the rice on 23 May 1996 and 30 May 1996 per vessel MV Harmony B and M.V. Kapitan K, out of which some cargo was shutout which was kept partly at the godown on rental terms and the balance in the transit shed on transit terms. The cargo kept at the godown was cleared on 14 June 1996. With respect to the balance cargo, the shipper had submitted all the related documents including Customs permission; however, grant of permission at the Traffic Manager's office was delayed by more than a month resulting in accrual of a huge amount of demurrage. The Board of Trustees remitted 80% of the demurrage charges on the basis of the guidelines prescribed by the Government vide its letter No.PR-14013/23/89-PG dated 24 January 1992, which stipulates consideration of waiver of demurrage charges in case the port is not able to deliver the goods in time.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges :-

- (i). (a). The case arises from a petition filed by M/s. Knshna Clearing Agency (KCA), a Clearing, Forwarding, and Shipping Agent's company in Kandla, acting on behalf of M/s. Eclectic Exports Limited.
- (b). The case pertains to the year 1996. The Petitioner was handling an export cargo (viz., wheat flour) of M/s. Eclectic Exports Limited. Because of some problems, the export could not be effected resulting in levy of demurrage on the unexported cargo. The case is about the levy of this demurrage as also about concessions available to export cargo.
- (ii). The grounds of the petition are as follows:
- (a). The Petitioner was not to blame for the lapse. Problems came in the way of the export because of third party actions/inactions.
- (b). The special considerations shown (e.g., grant of extra free time and a 50% rebate in demurrage) to encourage exports were unjustly denied in this case.
- (c). The significance of the fact that the (same) cargo was in fact subsequently exported has been ignored.
- (d). Relief through remission granted on earlier occasions to affected parties in similar circumstances has been discriminately denied in this case.
- (iii). The Petitioner was to export about 7,000 MT of wheat flour. They had aggregated about 2,500 MT. The balance could not be aggregated because of a change in the Government policy halting supply of wheat by the FCI to flour mills. As a result, the shipment could not move. It is the Petitioner's contention that the entire blame is thus on the Government and on the FCI; and, it will be unfair to penalise them in the circumstance.

It is not reasonable for an exporter to cite such extraneous factors in support of a claim against a Port Trust. Even if it is a fact that there was indeed a change in the Government policy interrupting supply of wheat to the exporter, it has to be viewed as a legitimate business risk faced by the exporter; it cannot be used as an

argument to require the Port Trust to absorb the consequential hardships. As it happens, the Petitioner does not seem to have covered well his flanks to protect himself against such business risks and other eventualities. The recounting below of some of the more relevant facts governing this case will throw more light on the gaps in the Petitioner's performance.

- (iv). The following sequence of facts governing this case can be seen to be more meaningful:
- (a). There was no fixity about the sailing schedule. The shipment was originally against vessel *M.V. JAIPUR*; it was later changed to *M.V. HUA-CHUAN*.
 - (b). Even during the three month period (April 96 – July 96) the Petitioner could aggregate only about 2,500 MT of cargo as against the required 7,000 MT.
 - (c). Instead of making strident efforts to come up with alternative arrangements, the cargo was allowed to lie in the port area and get damaged in the monsoon season.
 - (d). The damaged cargo had to be taken out of the port area for re-processing to make it export-worthy.
 - (e). In the meanwhile, the Letter of Credit relating to the transaction became inactive.
 - (f). Even as the cargo was being re-processed, it was transferred by the Petitioner to M/s. Raja Rani Exports Limited and M/s. United Lumbers.
 - (g). In the circumstance, the Shipping Bill in the name of *M.V. HUA-CHUAN* (dated 2 May 96) was cancelled on 6 September 96.
 - (h). When the re-processed cargo was brought into the port again for export, it was treated by the KPT as a fresh consignment covered by a new Shipping Bill.
 - (i). Ultimately, the exporters M/s. Eclectic Exports Limited closed their business and established another Company M/s. Commodities Exchange Corporation.
- (v). The Petitioner has once again sought to shift the blame for the whole thing on to the Port by alleging that refusal of permission to re-process the cargo within the port area was responsible for its (forced) evacuation from the port area and all the consequential complications. This is indeed a most extraordinary stand for any exporter to take. As argued by the KPT, there was acute shortage of storage space inside the port even for export-worthy cargo; that being so, there was very little manoeuvrability for the port to permit re-processing of damaged cargo within the port area. It has to be recognised in this context that, in any case, the port area is not meant for 'processing' activities.
- The evacuation of the cargo in the circumstance was inevitable. And, its declaration as 'rejected / shut-out' cargo was a natural corollary resulting in 'closure' by the KPT of the original transaction.
- (vi). When the re-processed cargo re-entered the port it was naturally treated as a fresh consignment covered by a new Shipping Bill. The Petitioner has contended that this was unfair since the cargo was exactly the same. This contention is just not tenable for the reason that the cargo had been transferred to another party and all the documents relating to the transaction had also changed. The fact remains that the first consignment was not exported.

Incidentally, as has rightly been stressed by the KPT, even if the cargo is treated as the same, it will not entail any particular benefit to the Petitioner; the demurrage will still be the same.

It is noteworthy in this connection that, notwithstanding the fact that the cargo was taken out of the port area for re-processing, the KPT continued to treat it as export cargo and extended the benefits available viz., 'free period' as for export and a 50% rebate in demurrage applicable to export cargo.

- (vii). Treating the whole case as one transaction without any interruption may have some implication for the Petitioner's claim for remission; the request may become more tenable; but, that is a matter entirely within the discretion of the Board of Trustees. It shall not be possible (or, even, appropriate) for this Authority to attempt to adjudicate on matters within the purview of the Board of Trustees under Section 53 of the Major Port Trusts Act.
- (viii). The GCCI and the KCHAA have strongly supported the case of the Petitioner with observations about 'circumstances beyond the control of the KCA', 'merits of the case', 'genuineness of the export's problems', etc. While all this may be factually correct, as has earlier been cited in this analysis, these are arguments extraneous to the KPT's considerations. The KPT does not get any grant-in-aid from the Government; it is expected to be self-reliant financially. It cannot, therefore, afford to lose its legitimate revenue earnings because of business problems of importers/exporters.
- (ix). The Petitioner has cited two earlier cases to allege discriminatory treatment. As can be seen from the facts given by the KPT [please see paragraph 6 above], the consideration shown to M/s. Liladhar Pasoo Forwarders in their case pertaining to vessels *M/V. HONEY B* and *M.V. KAPITAN K* was because of the delay caused by the Traffic Manager's office. That being so, the Petitioner cannot seek to draw any benefit by citing it as a precedent.

In the other case where M/s. Liladhar Pasoo Forwarders had acted on behalf of M/s. Satnam Overseas Limited, the KPT had shown special consideration to grant remission. Only, the 'advice of the Government' has been cited by the KPT as a reason for the special consideration. This response of the KPT cannot be said to hold much force because this was also a case of delay in export due to recalcitrance of a third party which cannot justify any demand for the port to forgo its legitimate revenue earnings. In the event, the Petitioner can have a genuine grievance that the same standards are not being applied to grant of remission in their case.

Be that as it may, grant of remission is entirely within the discretion of the Board of Trustees; it is not a matter open for adjudication by this Authority. Parties aggrieved by such (allegedly) arbitrary Orders under Section 53 of the Major Port Trusts Act have to seek redress in the appropriate court of law. Neither can this Authority do anything about it nor can it be cited as a precedent to seek from this Authority concessions in tariffs.

- 8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority finds no merit in the petition of M/s. Krishna Clearing Agency; and, accordingly, rejects it.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]